

## EXPUNERE DE MOTIVE

În anul 1997 Guvernul a adoptat Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind navigația civilă. Această ordonanță a fost aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.412/2002.

Textul inițial al Ordonanței nr.42/1997 a fost adoptat de Senatul României fără observații. În perioada 1997-2002, în cadrul Comisiilor din Camera Deputaților, textul proiectului a suferit modificări importante ca urmare, în special a prevederilor acquis-ului comunitar, precum și a noilor reglementări apărute pe plan european.

După aprobarea textului modificat în plenul Camerei Deputaților, acesta a fost discutat în Comisia de mediere, unde a fost acceptată varianta Camerei Deputaților. În timpul discuțiilor, în cadrul Comisiei de mediere s-au produs o serie de inadvertențe care denaturează prevederile acestei ordonanțe și care au fost sesizate de către Ministerul Lucrărilor Publice Transporturilor și Locuinței, atât Secretariatului General al Guvernului, cât și Camerei Deputaților.

Secretariatul General al Guvernului a comunicat că pentru îndepărtarea inadvertențelor respective nu se poate utiliza procedura rectificării prevăzută de art.15 din Legea nr.202/1998 privind organizarea Monitorului Oficial al României și de art.67 din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, deoarece acestea nu pot fi încadrate în categoria „erori materiale”, afectând pe fond reglementarea în cauză.

Totodată, corecturile solicitate nu pot fi făcute nici cu ocazia republicării Ordonanței Guvernului nr.42/1997, astfel încât singura soluție legală este promovarea unui proiect de lege sau de ordonanță de modificare a textelor respective.

Inadvertențele din textul publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, al Legii nr.412/2002 sunt următoarele:

1. La pct.46, art.21 se face referire la art.18 și 18<sup>1</sup> -18<sup>4</sup>, care reglementează forma și conținutul registrelor matricole și valabilitatea actelor de naționalitate, iar corect este 18 și 18<sup>1</sup>, care se referă la registrele matricole de evidență în care trebuie transcrise constituirile și transmiterile de drepturi reale asupra navelor, precum și stingerea acestora.

2. La pct.84, art.43<sup>1</sup> se face referire la art.43 care prevede atât raportul pe care trebuie să îl depună comandantul, cât și locul de depunere al acestuia, iar corect este art.43 alin.(1), întrucât art.43<sup>1</sup> face referire numai la raportul comandantului, care în

cazul navelor care arborează pavilion român și se află în afara apelor naționale navigabile trebuie depus la autorități diferite.

3. În conformitate cu acquis-ul comunitar, o problemă majoră pentru transportul naval o constituie siguranța maritimă și, în special, aducerea la zi a registrelor de evidență a navelor, precum și starea tehnică a acestora care are ca rezultat o rată ridicată a numărului de aresturi.

Datorită faptului că în textul publicat la pct.151, art.103<sup>2</sup> se face referire la art.18<sup>4</sup>, acțiunea de verificare mai sus menționată a vizat numai navele care arborează pavilion român aflate în contracte de închiriere de tip bare-boat sau leasing.

Intenția de reglementare viza însă instituirea obligativității reconfirmării actelor de naționalitate ale tuturor navelor. Aceste acte de naționalitate sunt menționate la art.18<sup>3</sup> și nu la art.18<sup>4</sup> care se referă numai la actele de naționalitate ce se eliberează navelor închiriate în bare-boat sau leasing.

Reconfirmarea actelor de naționalitate va avea ca rezultat stabilirea cu exactitate a proprietarilor navelor și a valabilității certificatelor de stare tehnică și, implicit, aducerea la zi a registrelor de evidență a navelor. În același timp, prin reconfirmare se va stabili momentul de referință în aplicarea procedurilor prevăzute la art.18<sup>3</sup> alin.(2).

Totodată, întrucât termenul de 60 de zile prevăzut la art.103<sup>2</sup> s-a dovedit a fi insuficient pentru a se realiza toate operațiunile menționate mai sus, se propune prelungirea acestuia până la 31 decembrie 2003.

În ceea ce privește numărul mare de arestări a navelor datorate stării tehnice, este necesară inspectarea cât mai urgentă a acestora de către societățile de clasificare recunoscute de Uniunea Europeană. În acest sens trebuie devansată data schimbării certificatelor de clasă. Se propune astfel, modificarea datei de 31 decembrie 2003 prevăzută la art.103<sup>5</sup> alin.(1) cu data de 1 septembrie 2003.

De asemenea, prin prezenta ordonanță se aduc modificări și la textele de la pct.14, art.2 și pct.51, art.24. Prin aceste articole s-a avut în vedere implementarea în legislația română a Regulamentului Consiliului nr.3921/1991 privind condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pe căile navigabile interioare ale unui stat membru și a Regulamentul Consiliului nr.1356/1996 care stabilește regulile comune aplicabile transportului de mărfuri și persoane pe căile navigabile ale statelor membre.

În cele două Regulamente se stabilesc condițiile pe care trebuie să le îndeplinească agenții economici pentru a putea efectua transporturi publice pe căile navigabile interioare din statele membre. Una din aceste condiții se referă la structura acționariatului a respectivilor agenți economici. Pentru a putea efectua transporturi publice pe căile navigabile interioare din Uniunea Europeană, agenții economici trebuie să aibă capital majoritar comunitar.

În textul Legii nr.412/2002, criteriile din cele două Regulamente mai sus menționate au fost introduse în art.24 care stabilește condițiile de acordare a pavilionului român. Având în vedere că Regulamentele Consiliului nr.3921/1991 și nr.1356/1996 se referă la transporturile publice de persoane și mărfuri și că în textul Legii nr.412/2002, la art.14 sunt precizate în mod distinct activitățile de transport naval și categoriile de transport - publice, în folos propriu și în interes personal - s-a considerat că este necesar ca implementarea prevederilor celor două Regulamente ale

Consiliului să se facă prin modul de autorizare a agenților economici care efectuează activități de transport naval și nu prin criteriile de acordare a dreptului de arborare a pavilionului român.

Importanța prezentului act normativ rezidă din faptul că, în prezent, este în curs de negociere cu Comisia Uniunii Europene, capitolul IX din acquis-ul comunitar privind transporturile. Acquis-ul în domeniul transportului naval trebuie implementat în cursul anului 2003. O mare parte din acesta a fost preluat prin prevederile Legii nr.412/2002.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat, în vederea aprobării Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.42/1997 privind transportul naval, pe care îl supunem Parlamentului, spre adoptare.

